Łódzkie Elektryczne Koleje Dojazdowe

1901–1910

Wielmożnemu Panu

Drowi Alfredowi Biedermanowi,

Prezesowi Zarządu

Łódzkich Wązkotorowych Elektrycznych

Kolei Dojazdowych.

Na pamiątkę dziesięciolecia
eksploatacji Łódzkich Wązko-
torowych Elektrycznych Kolei
Dojazdowych. —

Łódź, w czerwcu 1914 r.

I^sze DZIESIĘCIOLECIE EKSPLOATACJI

ŁÓDZKICH ELEKTRYCZNYCH KOLEI DOJAZDOWYCH 1901–1910

1901 X 1910

ŁÓDŹ. DRUKIEM GRAPOWA i MAZURKIEWICZA. 1913.

25. tablic.

I^{SZE} DZIESIĘCIOLECIE EKSPLOATACJI ŁÓDZKICH ELEKTRYCZNYCH KOLEI DOJAZDOWYCH 1901—1910.

Na zasadzie NAJWYŻEJ zatwierdzonych i w dniu 24 grudnia 1898 r. (6 stycznia 1899) ogłoszonych w Zbiorze Praw warunków, Towarzystwo prywatne otrzymało pozwolenie na budowę i eksploatację wązkotorowych elektrycznych kolei dojazdowych ogólnego użytku od miasta Łodzi do miast: Zgierza i Pabjanic.

Stosownie do warunków technicznych, zatwierdzonych przez Komitet Zarządu budowy dróg żelaznych i według orzeczenia tegoż Komitetu z dnia 27 sierpnia (9 września) 1899 r. za № 191, a także na zasadzie warunków, zatwierdzonych przez p. Ministra Komunikacji, stosownie do przedstawienia Departamentu Lądowych i Wodnych Komunikacji z dnia 23 września (6 października) 1898 r. za № 769, Towarzystwo otrzymało prawo budowy linji oraz urządzeń kolejowych na obrzeżach szos i gościńców.

Budowa rzeczonych kolei odbywała się pod kontrolą Państwowego Inspektora Budowy, Radcy Kollegjalnego, Inżyniera Komunikacji Ł. Millera i pod kierunkiem wybranego przez Towarzystwo i zatwierdzonego przez p. Ministra Komunikacji — Głównego Inżyniera Budowy W. Gerlicza.

Roboty przy budowie centralnych elektrycznych stacji rozpoczęte były we wrześniu 1899 r.; na szosach zaś — w kwietniu 1910 r.

Ruch tymczasowy został otwarty: na linji Pabjanickiej w dniu 4/17 stycznia 1901 r., a na linji Zgierskiej 6/19 stycznia tegoż roku. Kapitał zakładowy Towarzystwa wynosił jeden miljon rubli.

Na zasadzie postanowienia p. Ministra Komunikacji, stosownie do przedstawienia z dnia 20 czerwca (5 lipca) 1901 r. za № 360, w dniu 12/25 lipca 1901 r. odbyły się oględziny obu linji przez Komisję, która

orzekła, iż wszystkie roboty wykonane zostały starannie i prawidłowo, zgodnie z zatwierdzonymi projektami i że ruch na obu linjach może się odbywać bezpiecznie i bez przerwy.

W dniu 1/14 lipca 1908 r., na zasadzie Najwyżej zatwierdzonej 27 marca (9 kwietnia) 1907 r. nowej Ustawy, wspomniane powyżej Towarzystwo prywatne zawiązało się w „Towarzystwo Akcyjne Łódzkich Wązkotorowych Elektrycznych Kolei Dojazdowych", które to Towarzystwo, stosownie do § 1 nowej Ustawy, zorganizowało się:

1. W celu nabycia od prywatnego Towarzystwa istniejących kolei dojazdowych ogólnego użytku: Łódź-Zgierz i Łódź-Pabjanice;
2. W celu przedłużenia rzeczonych kolei na terytorjum miast Zgierza i Pabjanic do magistratów;
3. W celu zbudowania takich samych kolei dojazdowych:
   a. Od miasta Łodzi, wzdłuż szosy Aleksandrowskiej, począwszy od ulicy Zgierskiej na przedmieściu Bałuty do rynku osady Aleksandrowa;
   b. Od miasta Łodzi, wzdłuż szosy Konstantynowskiej do rynku osady Konstantynowa, i
   c. Odnogi od linji Pabjanickiej, na wiorście 3,7 (licząc od m. Łodzi), do miejscowości Ruda Pabjanicka.
4. W celu eksploatacji wyżej wymienionych linji kolejowych.

Towarzystwo Akcyjne wykonało całkowicie wskazane Ustawą roboty według kosztorysów, zatwierdzonych przez p. Ministra Komunikacji.

Na zasadzie zezwolenia Ministerjum Finansów z dnia 13/26 grudnia 1908 r. za № 12221, Towarzystwo utworzyło kapitał akcyjny 600.000 rubli.

Na zasadzie zezwolenia Ministerjum Finansów z dnia 7/20 stycznia 1912 r. za № 352, Towarzystwo powiększyło kapitał akcyjny o 275.000 rubli.

Ostatnio zaś, na zasadzie zezwolenia Ministerjum Finansów z dnia 9/22 lutego 1913 r. za № 2319/255, Towarzystwo powiększyło jeszcze raz swój kapitał akcyjny o 505.000 rubli.

Stosownie do § 22 Ustawy Towarzystwa i na zasadzie zezwolenia Ministerjum Finansów z dnia 24 marca (6 kwietnia) 1909 r. za № 4291 — dla nabycia istniejących kolei dojazdowych Łódź-Zgierz i Łódź-Pabjanice, zrealizowano wypuszczone przez Towarzystwo 5% obligacje. Obecnie więc kapitał **akcyjny** Towarzystwa wynosi **1.380.000** rubli, a **obligacyjny 997.200** rubli.

Opis linji.

Linja Łódź-Pabjanice zaczyna się w m. Łodzi przy końcu miejskiego terytorjum i ciągnie się po prawem obrzeżu Łódzko-Pabjanickiej fabrycznej szosy do słupa granicznego miasta Pabjanic (10,8 wiorst); od tego miejsca linja przechodzi przez terytorjum miasta Pabjanic i dochodzi do Magistratu (0,62 wior.).

Ogólna długość linji Łódź-Pabjanice wynosi 11,42 wior.

Do punktu 3,7 wior. opisanej linji przylega odnoga do miejscowości Ruda Pabjanicka, długości 1,75 wiorst; linja ta przecina Łódzko-Pabjanicką fabryczną szosę, następnie, ciągnąc się po lewem obrzeżu Rżgowskiej szosy, kończy się na tej że szosie w miejscowości Ruda-Pabjanicka.

Linja Łódź-Zgierz, długości 7,8 wiorst, zaczyna się na Zgierskiej ulicy w Łodzi, przy końcu linji tramwaju miejskiego, następnie przechodzi na przestrzeni 1,53 wiorst przez przedmieście Bałuty, gdzie tory kolejowe, typu żłobkowego, ułożone są po środku ulicy: po wyjściu z przedmieścia Bałuty, na 1,53 wior., tory przechodzą na lewe obrzeże Łódzko-Zgierskiej fabrycznej szosy, wzdłuż której tory kolejowe — typu Vignoll'a — ułożone są do 5,36 wiorsty (licząc zaś od początku toru — 6,89 wiorst.); tutaj tor kolejowy skręca na szosę Strykowską i, idąc po lewem jej obrzeżu, dochodzi do środka rynku miasta Zgierza.

Linja Łódź-Aleksandrów, długości 10,3 wiorst, przyłącza się w miejscowości Bałuty do linji Łódź-Zgierz przy przecięciu się ulicy Zgierskiej z ulicą Aleksandrowską, przechodzi w podmiejskiej dzielnicy Zubardź przez środek szosy Łódzko-Poddembickiej na przestrzeni 1,4 wiorsty, następnie przechodzi po lewem obrzeżu wzmiankowanej szosy na przestrzeni 8,4 wior., przyczem na 3,1 wiorście (licząc od Łodzi) przecina aux niveaux tor drogi żelaznej Warszawsko-Kaliskiej; na 9,8 wior. z obrzeża szosy schodzi na środek Łódzkiej ulicy osady Aleksandrowa i kończy się na rynku wzmiankowanej osady.

Linja Łódź-Konstantynów składa się z 2-ch ucząstków: 1-szy miejski, długości 2,6 wiorst, zaczyna się na Konstantynowskiej ulicy, w miejscu przecięcia się z ulicą Cmentarną; od tego miejsca linja idzie środkiem ul. Konstantynowskiej, w punkcie 1,6 wiorsty przechodzi na prawe obrzeże szosy Konstantynowskiej i dochodzi do miejscowości „Zdrowie".

Od tego miejsca zaczyna się ucząstek pozamiejski i linja kolejowa, idąc w dalszym ciągu po tem samem prawem obrzeżu szosy i, po przejściu przez miejscowości

„Bruss“ i „Srebrna“ — w punkcie 5,4 wior. schodzi z obrzeża szosy na środek ulicy Łódzkiej osady Konstantynowa i kończy się na rynku tejże osady. Długość zamiejskiego uczą̨stku — 5,84 wiorsty.

Do budowy toru kolejowego wzmiankowanych linji użyto szyn stalowych Vignoll'a i Phenix'a, przyczem Vignoll'a typu 22,5 ℔ i 28,6 ℔ wagi na stopę bieżącą, a Phenix'a — 24,92 ℔ i 31,91 ℔ na stopę bieżącą.

Szerokość torów wszystkich linji, wynosi 1,00 mtr (0,469 saż.).

Pod szynami typu Vignoll'a ułożono płaskie dębowe podkłady o wymiarach $4^1/_2$" × 7" × 0,90 saż. w ilości 1400 sztuk na wiorstę.

Dla wyjazdu na szosę urządzono przez rowy w odpowiedniej do miejscowych warunków ilości mosty oraz brukowane z kontr-szynami przejazdy.

Wszystkie mosty znajdujące się na linjach są jednego ogólnego typu: betonowe przyczółki z żelazobetonowemi płytami.

Elektryfikacja linji.

Na wszystkich opisanych linjach zastosowano trakcję elektryczną. Prąd dla zasilania linji otrzymuje się ze znajdujących się na każdej linji elektrycznych stacji, przyczem stacje na linjach: Zgierskiej, Aleksandrowskiej i Konstantynowskiej otrzymują czasowo prąd (zmienny o wysokiem napięciu 3000 vol.) za pomocą podziemnych kabli z Łódzkiej Elektrowni, który to prąd przerabia się następnie za pomocą t. zw. przetwornic na prąd stały o napięciu 600 volt.

W niedalekiej jednak przyszłości Towarzystwo projektuje wybudowanie własnej Elektrowni w celu zasilania powyższych podstacji.

Co zaś tyczy się linji Łódź-Pabjanice i odnogi do Rudy Pabjanickiej, to te mają własną elektrownię.

Prąd z elektrowni wysyła się na linje za pomocą przewodników: t. zw. zasilaczy, oraz przewodników roboczych, z których pierwsze przymocowane są do izolatorów, a drugie do ramion przytwierdzonych do słupów.

Znajdujące się na stacjach centralnych remizy wagonowe zbudowane są z cegły, dach zaś żelazobetonowy, wspierający się na żelazobetonowych słupach.

Wewnątrz remiz urządzone są kanały rewizyjne dla wagonów. Przy każdej remizie znajdują się pomocnicze warsztaty. Oprócz remiz na stacjach centralnych są jeszcze i inne niezbędne dla eksploatacji zabudowania.

Tabor składa się z wagonów motorowych i doczepnych.

Administracyjny podział linji.

Władze Towarzystwa stanowi Zarząd, składający się z pięciu Dyrektorów Zarządu, trzech Kandydatów i trzech członków Komisji Rewizyjnej.

Zarząd obecny stanowią:

Dr. Alfred Biedermann — Prezes
Henryk Grohman
Edward Herbst
Juljusz baron Heinzel
Karol Scheibler

Kandydaci:

Stanisław Lorentz
Teodor Meyerhoff
Wiesław Gerlicz

Skład Komisji Rewizyjnej stanowią:

August Daube
Robert Schweikert
Edward Macher

Pod względem administracyjnym wszystkie linje Towarzystwa dzielą się na trzy grupy:

Isza grupa — linja Łódź-Pabjanice z odnogą do Rudy-Pabjanickiej,

IIga grupa — linja Łódź-Zgierz i Łódź-Aleksandrów,

IIIcia „ — „ Łódź-Konstantynów (cząstki: miejski i zamiejski).

Każda z powyższych grup prowadzoną jest oddzielnie i składa się z trzech wydziałów: służby Drogowej, Trakcji i służby Ruchu — każda z nich pod dozorem odpowiednich osób.

Wszystkie przeliczone grupy koncentrują się w Zarządzie Kolei Dojazdowych pod kierunkiem Naczelników: służby Drogowej, Trakcji, Ruchu, Kontroli i Głównej Buchalterji pod ogólnym dozorem zatwierdzonego na stanowisku Zarządzającego Kolejami Dojazdowemi przez Ministra Komunikacji, — inżyniera Wiesława Gerlicza.

Dla jasnego zobrazowania rozwoju przedsiębiorstwa, dołączone są do niniejszego: dane statystyczne w postaci tablicy, w której uwidocznione są ilości przebieżonych wagonowiorst, zużytych kilowatt-godzin, przewiezionych pasażerów i wpływ brutto, oraz mapa kierunków linji, na której wskazane są, niezależnie od egzystujących i otwartych dla ruchu i te linje, budowę których Towarzystwo projektuje w najbliższej przyszłości.

Linje istniejące:

1) Łódź-Zgierz		długości 7,8	wior.
2) Łódź-Pabjanice		„ 11,42	„
3) Odnoga do Rudy Pabjanickiej		„ 1,75	„
4) Łódź-Aleksandrów		„ 10,30	„
5) Łódź-Konstantynów	ucząstek miejski	2,6	„
	ucząstek pozamiejski	5,84	„

Projektowane:

1) Przedłużenie linji Łódź-Zgierz do Ozorkowa długości 15,75 wior.

2) „ „ Łódź-Pabjanice przez Łask do Zduńskiej Woli dług. 32,00 wior.

3) Przedłużenie odnogi „Ruda Pabjanicka“ przez Rżgów i Tuszyn do Piotrkowa długości 37,5 wior.

4) Budowa linji od Łodzi przez Brzeziny do Koluszek długości 28,00 wior.

oraz 5) budowa elektrowni dla nowych linji.

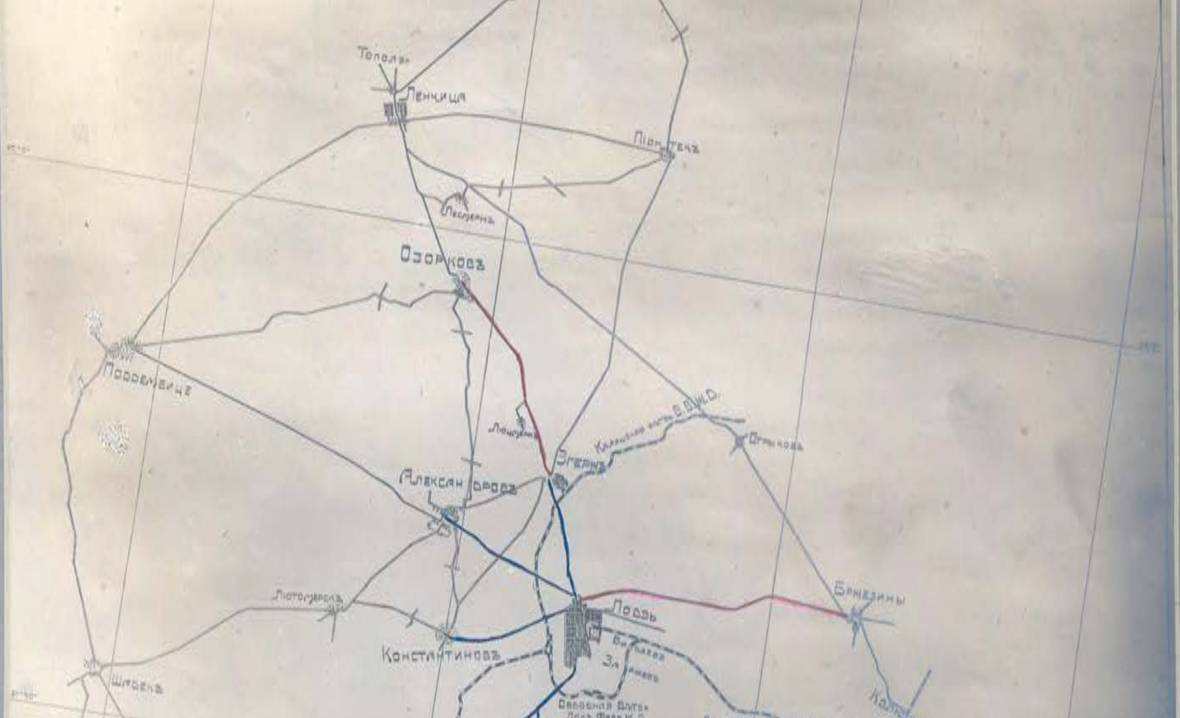
Towarzystwo poczyniło w tym kierunku odpowiednie starania do władz jeszcze w 1911 r., i rozszerzenie Ustawy Towarzystwa Łódzkich Elektrycznych Kolei Dojazdowych z dnia 9 kwietnia (27 maja) 1907 r. zostało obecnie przez II Departament Rady Państwa Najwyżej zatwierdzone w Peterhofie w dniu 12 (25) lipca 1913 roku.

Łódź, 1 sierpnia 1913 r.

TABLICA 12STO LETNIEJ EKSPLOATACJI
1901–1912.

ROK	Długość linji	KAPITAŁ			Przebieżono wagonowiorst	Zużyto kilowatt-godz.	Przewieziono pasażerów	WPŁYWY	
		Zakładowy	Obligacyjny	Akcyjny				Ogólne	Na 1 wiorstę linji
	w wiorstach	w RUBLACH						w RUBLACH	
1901	18,6	1 000 000	—	—	936 518	405 623	1 797 808	228 576.59	12 289.06
1902	18,6	1 000 000	—	—	974 698	412 983	1 884 506	232 660.90	12 508.65
1903	18,6	1 000 000	—	—	1 013 523	440 111	2 018 804	216 497.53	11 639.65
1904	18,6	1 000 000	—	—	914 028	514 828	2 398 330	221 051.40	11 884.48
1905	18,6	1 000 000	—	—	742 802	419 112	2 108 209	187 930.78	10 103.26
1906	18,6	1 000 000	—	—	860 548	474 078	2 623 635	239 161.06	12 858.65
1907	18,6	1 000 000	—	—	849 018	542 275	2 850 201	267 718.33	14 393.45
1908	18,6	—	997 200.—	600 000.—	978 144	673 601	3 291 062	321 480.11	17 337.70
1909	18,6	—	997 200.—	600 000.—	1 010 394	674 288	3 526 941	356 290.42	19 155.40
1910	39,71	—	997 200.—	600 000.—	1 341 159	924 257	4 671 598	475 518.91	11 974.80
1911	39,71	—	997 200.—	875 000.—	1 848 677	1 379 070	6 498 247	619 452.16	15 599.40
1912	39,71	—	997 200.—	1 380 000.—	1 932 566	1 329 607	6 372 835	622 214.88	15 668.97

Планъ
направленія проектируемыхъ подъ-ѣздныхъ путей общаго пользованія и существующихъ.




A. URBANOWICZ
ŁÓDŹ



Widok ogólny stacji centralnej linji Łódź-Pabjanice.



Widok remizy na stacji centralnej linji Łódź-Pabjanice.



Widok linji Łódź-Pabjanice na wior. 4 (Most na rzece Ner).



Widok linji Łódź-Pabjanice na wior. 3.



Krańcowy punkt linji Łódź-Pabjanice w m. Pabjanicach.



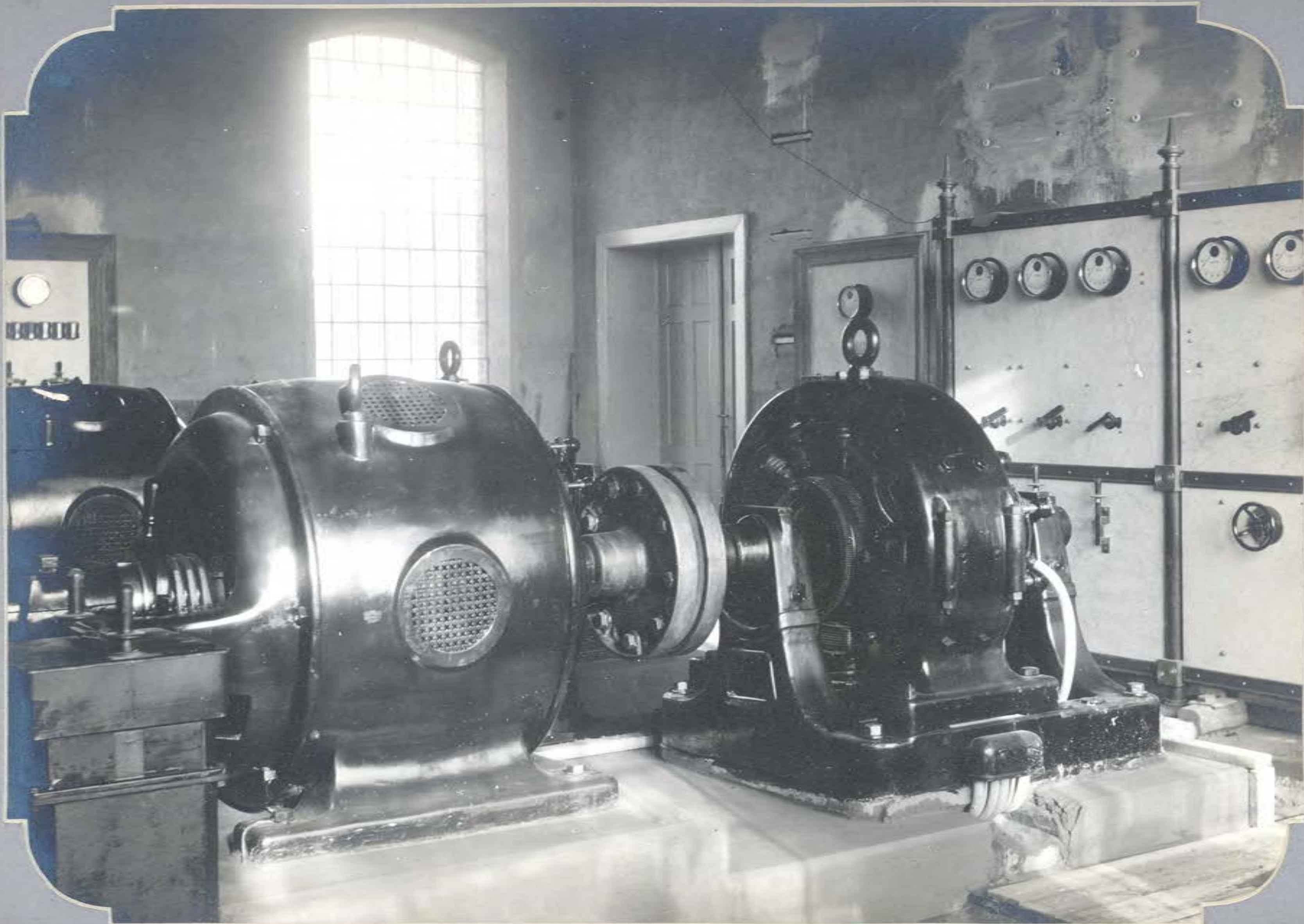
Krańcowy punkt odnogi do Rudy-Pabjanickiej.



Widok wewnętrzny remizy na stacji centralnej linji Łódź-Zgierz.



Widok wewnętrzny warsztatów na stacji centralnej linji Łódź-Zgierz.



Widok wewnętrzny maszynowni (przetwornice) na stacji centralnej linji Łódź-Zgierz.

12



Widok linji Łódź-Zgierz na wior. 2.



Widok linji Łódź-Zgierz na wior. 3 (Most w Juljanowie).



Widok linji Łódź-Zgierz na wior. 6.



Widok linji Łódź-Zgierz na wior. 7 (wiadukt dr. ż. W. K.).

16



Krańcowy punkt linji Łódź-Zgierz w m. Zgierzu.



Widok ogólny podstacji na linji Łódź-Aleksandrów.



Widok linji Łódź-Aleksandrów na wior. 4 w miejscu przecięcia się z linją dr. żel. W. K.



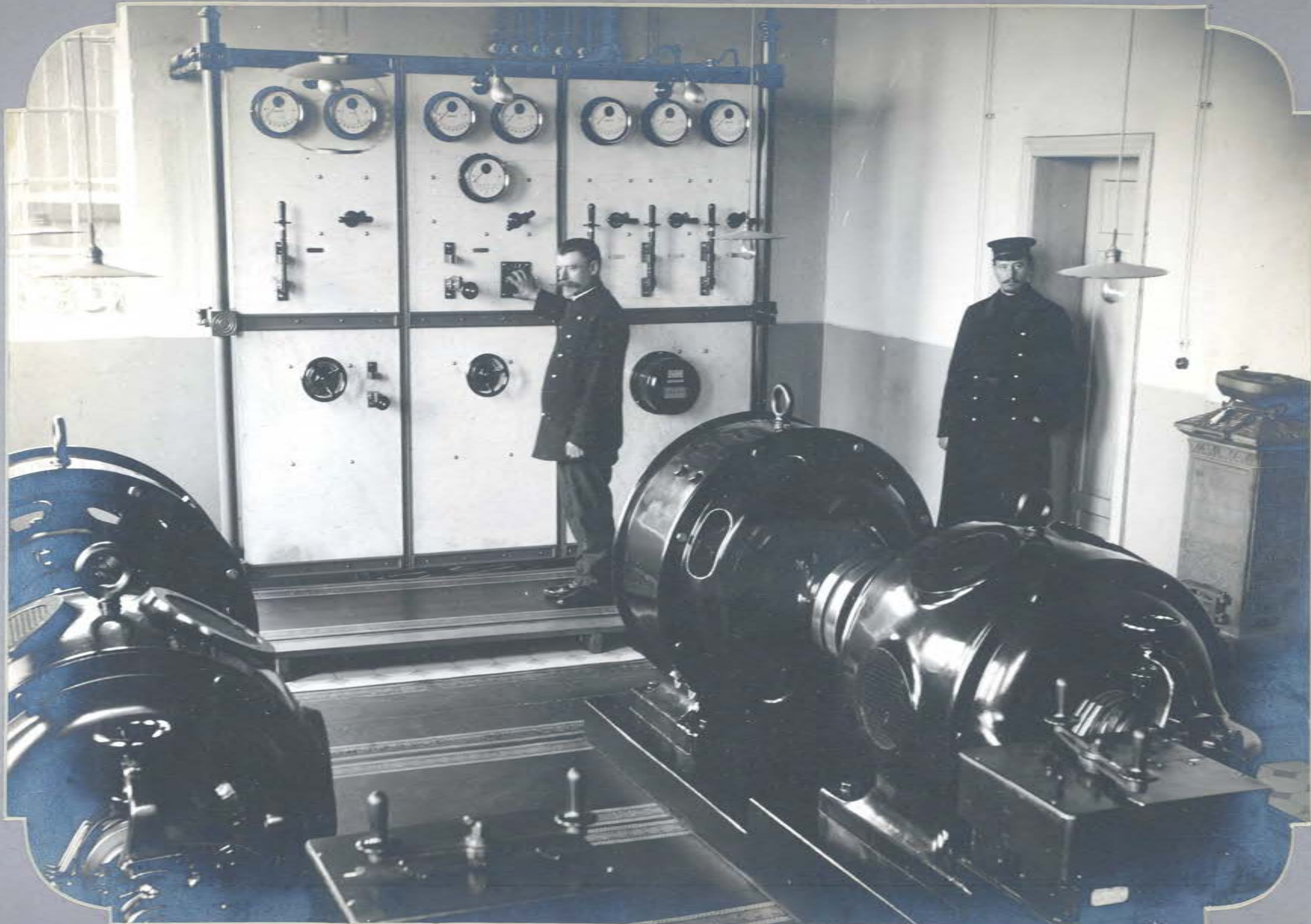
Krańcowy punkt linji Łódź-Aleksandrów w osadzie Aleksandrowie.

20



Widok ogólny stacji centralnej na linji Łódź-Konstantynów.

21



Widok wewnętrzny maszynowni (przetwornice) na stacji centralnej linji Łódź-Konstantynów.

22



Widok linji Łódź-Konstantynów na wior. 2 (wiadukt dr. żel. W. K.).

23



Widok linji Łódź-Konstantynów na wior. 3.



Krańcowy punkt linji Łódź-Konstantynów w osadzie Konstantynowie.

25